

ЗАСПОКОЄННЯ РУХУ НА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНІЙ МЕРЕЖІ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

О. В. НИЖНИК, Ю. М. ПАВЛЕНКО,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)*

E-mail: alnizhnik@i.ua; jp09@ukr.net

До найбільш радикальних засобів зниження інтенсивності руху автомобільного транспорту в міських центрах відносяться «зони, вільні від автомобілів» (car-free zones). Вони характеризуються повною заборонаю руху транспорту, за винятком спеціальних видів (швидка допомога, поліція, пожежарі і комунальні служби, обслуговування магазинів). Такі зони влаштовують на невеликих, як правило, мають статус охоронних, територіях. В якості прикладів можна навести історичний центр Таллінна (Старе Місто) і старовинні квартали Маленької Франції (Страсбург).

В даний час поширений вид заходів ОДР – «заспокоєння руху» (traffic call), що поєднує технічні та архітектурно-планувальні рішення. Згідно з визначенням Інституту транспортних інженерів заспокоєння руху є «комбінацією фізичних заходів, які зменшують негативний ефект використання автомобілів і покращують умови для інших користувачів вулиці». Основними завданнями цих заходів є: покращення умов проживання; облік і пріоритет вимог, які пред'являють міській території (робота, рекреація); створення безпечних і привабливих вулиць; зниження негативних ефектів від автомобільного транспорту (насамперед, шум та забруднення); створення сприятливих умов для пішоходів та велосипедистів.

У числі основних результатів, що досягаються заспокоєнням руху, вказують: зниження швидкості руху транспортних засобів; зниження кількості та тяжкості ДТП; забезпечення умов для різних видів пересувань (громадський транспорт, велосипед, пішки); зменшення транзитного руху автомобільного транспорту.

Заспокоєння руху (traffic calming) досягається як змінами вуличної мережі, так і технічними заходами. Насамперед при створенні зон заспокоєння (calming zones) ліквідують транзитний рух, для чого в межах зон наскрізні вулиці в тупикові, петльові, кільцеві тощо. Крім того, вводять обмеження швидкості руху, що дозволяє різко зменшити кількість конфліктів між транспортом і пішоходами, і регламентують паркування. Слід особливо підкреслити, що при проектуванні зон заспокоєння благоустрій вулиць і їх дизайн простору відіграють дуже

важливу роль і розглядаються як засоби впливу на режим руху транспортних засобів.

Обслуговування зон часто покладається на громадський транспорт, який отримує пріоритет. Тому можливі поєднання, наприклад, пішохідного руху і трамвайних ліній (Страсбург, Сент-Етьєн) або пішохідного руху автобусних маршрутів (Діжон). Організація простору вулиць, їх благоустрій та дизайн забезпечують пріоритет руху пішоходів і велосипедистів і стимулюють зниження швидкості руху транспортних засобів, зокрема допускається зниження пропускну здатності вулично-шляхової мережі або деяких її ділянок, наприклад, у Франції запропонована ідея «конвертації вулиць з 4 смугами руху в двосмугові, щоб вони не мали статус магістралей».

Місцем народження ідеї заспокоєння руху називають Делфт (Нідерланди), в якому на початку 1960-х рр. за ініціативою городян стали проводитися заходи з перебудови вулиць з метою зменшення транзитного руху. Благоустрій та дизайн нового типу вулиць, що отримав назву *Woonerf* (буквально «житловий двір»), повинні були забезпечувати зниження швидкості до 15 км/год. Заспокоєння руху згодом було визнано в Нідерландах найбільш ефективним прийомом організації руху на місцевих вулицях.

Спочатку зони заспокоєння отримали поширення в Нідерландах, Швейцарії. Потім досвід їх використання був прийнятий іншими країнами Європи і включений в муніципальні програми багатьох міст США. Більш того, в США і Канаді дані керівництва з проектування зон заспокоєння руху. У 1990 р. кількість вулиць з заспокоєнням руху досягло в Голландії і Німеччині – 3500, Ізраїлі – 600, Японії – 300.

В європейській практиці зони заспокоєння руху передбачають, насамперед, в умовах історично сформованої забудови, в тому числі традиційної квартальної.

Одним з ефективних прийомів «заспокоєння руху» є поширений у країнах Західної Європи стандарт обмеження швидкості руху 50 і 30 км/год для цілих міських територій.

Для запровадження зональних обмежень потрібна розвинена мережа магістральних вулиць і міських доріг. При цьому на міські дороги покладається обслуговування внутрішньо-міських транзитних потоків і, відповідно, на них припадають основні обсяги транспортної роботи. Крім того, на них повинні перерозподілятися транспортні потоки. Таким чином, зони заспокоєння ще більше посилюють диференціацію елементів вулично-дорожньої мережі по виконуваних функціях, режимів та швидкості руху.